



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

**om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive
køretøjer til vejtransport**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af revisionen af direktiv 2009/33/EF
A. Behovet for en indsats
Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?
Direktivet om renere køretøjer opfylder kun i begrænset omfang sit vigtigste mål, nemlig at stimulere offentlige indkøb af renere køretøjer (med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer). Dets indvirkning på udbredelsen på markedet af køretøjer, på reduktionen af emissioner af CO ₂ og luftforurenende stoffer fra offentligt indkøbte køretøjer og på væksten og konkurrenceevnen i sektoren er derfor begrænset. Problemet skyldes direktivets begrænsede anvendelsesområde, uklare bestemmelser om indkøb af køretøjer og en begrænset anvendelse af en overordnet kompleks monetariseringsmetode.
Hvad bør opnås?
Det vigtigste politiske mål er at bidrage til vejtransportens bæredygtighed og konkurrenceevne gennem øgede offentlige indkøb af renere køretøjer (med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer). Offentlige udbud vil effektivt understøtte udbredelsen på markedet af renere køretøjer og reduktionen af emissionerne af CO ₂ og luftforurenende stoffer, samtidig med at konkurrenceevnen og væksten i transportsektoren bevares. Dette initiativ har til formål at udvide direktivets anvendelsesområde og forenkle gennemførelsen heraf, samtidig med at der skabes sikkerhed på lang sigt vedrørende markedsefterspørgslen.
Hvad er merværdien af indsatsen på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Talen om Unionens tilstand i 2017 konstaterer, at det er et prioriteret indsatsområde at gøre EU førende i verden inden for dekarbonisering. Markederne i EU har stadig problemer med efterspørgslen. Dette initiativ skaber en stimulans på efterspørgselssiden, der fører til øget udbredelse på markedet af renere lette og tunge køretøjer. Det supplerer præstationsnormerne for bilers og varevognes CO ₂ -emissioner efter 2020 i en pakkelsøning, og det giver et yderligere incitament til køretøjer med lave eller ingen emissioner, hvor CO ₂ -emissionerne i øjeblikket ikke behandles.
Dette initiativ giver de langsigtede politiske retningslinjer og understøtter den strategiske tilpasning af offentlige udbud. Sikkerhed med hensyn til den langsigtede efterspørgsel vil stimulere markedsinvesteringer og omkostningsbesparelser vedrørende køretøjer, hvilket muliggør en bedre politisk indsats fra de lokale og regionale myndigheders side. Foranstaltningerne er forholdsmæssige og påvirker ikke det primære ansvar for at tilrettelægge (offentlig) transport, samtidig med at de giver de offentlige myndigheder i medlemsstaterne fleksibilitet og skønsbeføjelse i forbindelse med gennemførelsen. Revisionen udvider markedsincitamentet fra mere udviklede medlemsstats markeder til medlemsstater med spirende markeder og bidrager til at opbygge en europæisk markedstilgang, der ikke kan opnås af medlemsstaterne alene. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere er betydelige.
B. Løsninger
Hvilke forskellige valgmuligheder er der for at nå målene? Er der en foretrukken valgmulighed? I benægtende fald hvorfor ikke?
De politiske valgmuligheder varierer alt efter ambitions- og indsatsniveau.
Valgmulighed 1 vurderer ophævelsen af direktivet om renere køretøjer. De vigtigste politiske mål for dette initiativ skal nås gennem en national politisk indsats og en frivillig indsats på europæisk plan.
Valgmulighed 2 omfatter en fælles definition af renere køretøjer og en revideret metode til at monetarisere køretøjers energi- og miljøbelastninger. Medlemsstaterne er forpligtet til at vælge: Enten gennemfører de definitionen i deres ret. I så fald anmodes de om at etablere en national politikramme, der senest i 2030 fastsætter et ambitionsniveau. Eller de gennemfører monetariseringsmetoden, der skal følges af alle offentlige organer.
Valgmulighed 3, med to varianter (lavt og højt ambitionsniveau), udvider anvendelsesområdet for direktivet om renere køretøjer til at omfatte leje, leasing og afbetalingskøb af køretøjer og specifikke kontrakter om transportydelse. Den indfører en definition af renere køretøjer på grundlag af en emissionsbaseret tærskeltilgang (udstødningsemissioner af CO ₂ og luftforurenende stoffer) for lette køretøjer og fastsætter tilknyttede minimumsmål for udbud på medlemsstatsplan. Den etablerer også en fælles ordning for rapportering og overvågning.
Valgmulighed 4, med to varianter (lavt og højt ambitionsniveau), udvider direktivets anvendelsesområde lige

som valgmulighed 3, men indfører en definition af renere køretøjer på grundlag af en tilgang baseret på alternative brændstoffer (batteridrevne og brændselscelledrevne el-køretøjer, naturgasdrevne køretøjer og plug-in hybridkøretøjer) for alle lette og tunge køretøjer og fastsætter tilknyttede minimumsmål for udbud på medlemsstatsplan. Både valgmulighed 3 og valgmulighed 4 udelader monetariseringsmetoden. Valgmulighed 5 er den mest vidtgående valgmulighed. Det nuværende direktiv erstattes af en forordning, der fastsætter metoden til monetarisering af køretøjers energi- og miljøbelastninger. Denne valgmulighed ville være den mest effektive med hensyn til at nå målene, men den medfører de højeste omkostninger og indfører et højt indsatsniveau. Valgmulighed 6 udvider anvendelsesområdet for direktivet om renere køretøjer til at omfatte leje, leasing og afbetalingskøb af køretøjer og specifikke kontrakter om transportydelser. Den indfører en definition af renere køretøjer, der kombinerer en emissionsbaseret tærskeltilgang (udstødningsemissioner af CO₂ og luftforurenende stoffer) for lette køretøjer med en definition baseret på alternative brændstoffer for tunge køretøjer, og fastsætter tilknyttede minimumsmål for udbud på medlemsstatsplan. Den muliggør fremtidig tilpasning af direktivets krav til tunge køretøjer, når de tilknyttede CO₂-emissionskrav til disse køretøjer er blevet fastsat på EU-plan. Den etablerer også en fælles ordning for rapportering og overvågning.
Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken valgmulighed? Valgmulighed 1 er ikke blevet støttet af interessenter. For så vidt angår valgmulighed 2 blev merværdien af definitionen af renere køretøjer anerkendt, men der blev rejst fælles tvivl om, hvordan sammenhængen og ambitionsniveauet i de nationale politikrammer kan sikres. Et flertal af offentlige og private interessenter (byer, operatører og fabrikanter) støttede indførelsen af en definition af renere køretøjer med forskellige præferencer for emissionsbaserede eller brændstofbaserede tilgange. Bilfabrikanterne opfordrede til et ambitiøst minimumsmål for indkøbt af køretøjer med alternative brændstoffer. Et flertal af repræsentanterne for offentlige myndigheder støttede en emissionsbaseret tilgang og kun minimumsmål, hvis disse ikke fastsættes på byplan. Transportoperatørerne fastholdt et lignende synspunkt. Der blev konstateret mangler ved tunge køretøjer. Et klart flertal havde det synspunkt, at revisionen bør udelade monetariseringsmetoden. Valgmulighed 5 blev afvist af de fleste interessenter.
C. Virkninger af den foretrukne valgmulighed
Hvilke fordele er der ved den foretrukne valgmulighed (hvis der er en sådan - ellers ved de vigtigste valgmuligheder)? Valgmulighed 6 forventes som den foretrukne valgmulighed at reducere emissionerne af CO₂, NO_x og partikler (PM10) og at reducere de miljømæssige omkostninger i forbindelse med emissionerne af CO₂ og luftforurenende stoffer (2,2 mia. EUR, levetid for køretøjer udbudt i 2020-2035). Den skønnes at ville skabe 6 700 yderligere arbejdspladser i perioden 2020-2035 og øge industriens indtægter med 4,2 mia. EUR i perioden 2020-2035.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne valgmulighed (hvis der er en sådan - ellers ved de vigtigste valgmuligheder)? Nettoomkostningsbesparelserne ved valgmulighed 6 skønnes at være på ca. 4,2 mia. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2020-2035, og der vil være større socioøkonomiske (øgede indtægter for virksomheder, jobskabelse) og miljømæssige fordele (fordele ved reduktion af CO₂ og luftforurenende stoffer).
Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen? For så vidt angår lette køretøjer, er virkningerne for SMV'er og konkurrenceevnen beskedne i betragtning af den generelt lave andel af offentligt indkøbte køretøjer i markedstransaktioner med køretøjer. Udlejnings- og leasingvirksomheder vil være nødt til at tilpasse deres bilpark, hvilket vil blive lettet af, at omkostningsbesparelser på bilmarkedet fremskyndes. Omkostningerne forventes at blive videregivet til kunderne med positive virkninger for driftsomkostningerne. I sektoren for tunge køretøjer vil SMV-fabrikanter af køretøjer med lave eller ingen emissioner drage fordel, hvorimod SMV-leverandører af konventionelle køretøjer vil skulle tilpasse sig. Klar og forudsigelig markedsefterspørgsel på lang sigt efter busser vil støtte sektorens konkurrenceevne. Øgede investeringer i genopladnings- og optankningsinfrastruktur og elnet vil have en positiv indvirkning på væksten.
Vil der være væsentlige virkninger for de nationale budgetter og forvaltninger? Yderligere udbudsomkostninger forventes at beløbe sig til 2,2 mia. EUR i perioden 2020-2035. Der skønnes at være mindre administrative omkostningsbesparelser på 2,4 mio. EUR i hele analyseperioden (indtil

2035).
Vil der være andre væsentlige virkninger?
Der blev ikke konstateret nogen andre væsentlige virkninger i forbindelse med denne konsekvensanalyse. Konsekvensanalysen viste, at virkningerne for skatteindtægterne kan variere på medlemsstatsplan på grund af forskellige brændstof- og energiafgifter.
Proportionalitetsprincippet
De offentlige udbudsprocedurer tilpasses strategisk. Initiativet giver medlemsstaterne og de offentlige organer fleksibilitet til at tilpasse minimumskravene til de nationale forhold. De foreslåede foranstaltninger griber ikke ind i medlemsstaternes kompetence til at tilrettelægge udførelsen af transport. De vedrører en del af de offentlige udbud, ikke deres helhed; de bestemmer ikke valget af teknologi. Minimumskravene er forskellige blandt medlemsstaterne.
D. Opfølgning
Hvornår vil politikken blive revideret?
Kommissionen vil evaluere den nye lovgivning i 2027.